LO STATO ITALIANO INDUSTRIALE
CONSIDERATO SPECIALMENTE SECONDO I GIUDIZI DELLA INCHIESTA INDUSTRIALE *

LETTERE
al Direttore dell'*Economista*

Lettera I.

In hac philosophia leges deducuntur et redduntur generales per inductionem.

Newton.

Vieta cosa è oramai, dicono alcuni, ragionare in economia politica con la scorta dei princìpi generali; ogni popolo, ogni Stato, ha la propria economia, e se in questo secolo l'unità delle forze fisiche ha acquistato una forte probabilità siamo, in compenso, ammaestrati a non credere che vi possano essere leggi comuni della produzione e della distribuzione della ricchezza anche per popoli e società affini. Egli è dunque molto opportuno che esaminiamo le testimonianze di uomini competenti ed i fatti che riguardano lo Stato italiano industriale. Abbiamo memoria che altre volte vi era un principio generale che diceva lo Stato non essere mai un buon industriale. Vediamo un po', potrebbe anche darsi che ottimo fosse invece lo Stato italiano.

Il sig. Alfredo Cottrau [1] dirige in Napoli una Società che compra ferri laminati o di prima fabbricazione, e li trasforma in ponti, tettoie, solai, navi, caldaie, ecc. Questa società ha quindi frequenti relazioni con lo Stato e con le società ferroviarie, ed a questo proposito il sig. Cottrau fa il seguente parallelo:

« Inoltre la S. V. Ill.ma capirà facilmente che tutto il segreto della prosperità di un'impresa industriale risiede nella cir-

* « L'Economista », 23 gennaio 1876, pp. 101-105; 14 febbraio 1876, pp. 179-182; 27 febbraio 1876, pp. 245-250; 30 luglio 1876, pp. 147-150, e poi in opuscolo: Firenze, coi tipi dei successori Le Monnier, in-12°, 60 pp.

1. Ingegnere napoletano, 1839-1898, specialista in costruzioni d'impianti industriali.

colazione rapida e non interrotta dei suoi capitali. Ed a rendere più spiccata e lampante questa verità, citerò un esempio del come procedono, in casi identici, il Regio Governo e le Ferrovie Meridionali, *le quali hanno da molto tempo capito che il pagare presto e puntualmente* costituisce un gran benefizio.

Consideriamo, infatti, il caso di uno o più ponti metallici, del valore complessivo di franchi 236.000 (somma da me fissata per maggior chiarezza) da eseguirsi dalla nostra impresa industriale per conto delle Ferrovie Meridionali [2]. I pagamenti saranno eseguiti dalla società nel modo seguente:

$^3/_{10}$ dell'ammontare totale dei lavori, alla spedizione delle materie prime dal Belgio e dall'Inghilterra dove le avremo acquistate, ossia fr.	70.800
$^3/_{10}$ all'arrivo a piede d'opera dei materiali stati lavorati nel nostro opificio in Italia	70.800
$^3/_{10}$ all'ultimazione del lavoro	70.800
$^1/_{10}$ tre mesi dopo la detta ultimazione	23.600
Totale, come sopra	236.000

Or bene, considerando che le nostre materie prime sono sempre pagate al laminatoio inglese o belga circa tre o quattro mesi dopo la spedizione; che occorrono al più due mesi dal giorno della spedizione per avere le dette materie prime in opificio; che per eseguire nell'opificio un lavoro di 236.000 fr. occorrono generalmente 30 o 40 giorni, e per mettere al posto il medesimo lavoro ci vogliono circa tre mesi, si scorgerà facilmente che, mercé i pagamenti eseguiti nel modo di sopra indicato, potremmo compiere in 6 od 8 mesi il dato lavoro di 236.000 fr. *con un capitale circolante di soli* 30 *o* 40 *mila franchi*. Se adunque la nostra impresa guadagna su questo lavoro soli 11.800 franchi, ossia il 5 per cento dell'ammontare totale, ed è ben poco a petto dei gravi rischi ai quali si può andare incontro, essa avrà effettivamente impiegato il suo capitale nientemento che al saggio del

2. La Società Ferrovie Meridionali (o Società italiana delle strade ferrate meridionali) era una delle più importanti industrie del Mezzogiorno d'Italia.

78 per cento se il capitale circolante sarà stato di 30.000 fr. ed il tempo impiegato di soli sei mesi; ed al saggio del 35 per cento qualora il capitale sia stato di 50.000 fr. ed il tempo impiegato di otto mesi.

Da questo esempio si rileva ad evidenza quali sono i vantaggi di una rapida circolazione del capitale, e lo dimostrerebbe maggiormente il fatto che, mediante un tale modo di operare, una impresa può assumere ad un tempo molti e svariati lavori importanti con un capitale relativamente assai ristretto.

Ma per completare la mia dimostrazione, mi permetterà la S. V. Ill.ma che dopo aver citato l'esempio di un lavoro eseguito per conto di una società *intelligente e pratica*, quale è quella delle Meridionali, io presenti anche il caso di un lavoro di ugual genere ed importanza eseguito per conto del Governo, e ne paragoni i risultati con quelli già ottenuti.

Prendiamo quindi come termine del mio parallelo i ponti metallici della ferrovia Asciano-Grosseto, deliberati lo scorso anno dal Governo per la somma complessiva di 236.000 franchi (come nell'esempio precedente).

In primo luogo farò notare che, mentre la Società delle Ferrovie Meridionali non ha chiesto cauzione di sorta, ed a ragione, da un'impresa avente il proprio opificio, e nella quale ha fiducia per i lavori precedentemente eseguiti, il Governo ne esige una di lire 36.000 [a] (Articolo 18 del capitolato) e chi ha assunto quel lavoro può essere certo che non rivedrà quella somma di 36.000 franchi per almeno 18 mesi, quantunque il capitolato ne preveda la restituzione all'epoca del collaudo definitivo, ossia circa un anno dopo l'ordinativo; e questo ritardo non dipende già da noncuranza o mal volere del Ministero dei lavori pubblici, bensì dalle tante formalità che credonsi tuttora necessarie, ed anche da quella *calma lentezza* inerente a qualsiasi operazione governativa. Ecco adunque in primo luogo 36.000 franchi immobilizzati per un anno e mezzo, con grave danno economico, come ella m'insegnerebbe, illustrissimo signor Commenda-

a. Se almeno questo deposito venisse sempre fatto in titoli di rendita, l'intraprenditore del lavoro non perderebbe almeno completamente l'interesse del capitale che deve immobilizzare. (Nota del signor Cottrau).

tore [3], non solo dell'appaltatore, ma altresì della ricchezza pubblica in generale.

Passiamo ora ai pagamenti:

I pagamenti sono stati supposti per nove decimi dell'ammontare totale dei lavori, ossia 212.400 franchi, quindici giorni dopo la completa *ultimazione in opera dei ponti*, e l'ultimo decimo, ossia 23.600 franchi, sei mesi dopo. Se considera la Signoria Vostra Illustrissima che siffatti pagamenti sono effettivamente eseguiti con gran ritardo, che le spese tutte di contratto (Articolo 20 del capitolato) sono a carico dell'intraprenditore, e che queste spese rappresentano non meno del 4 per 100 dell'ammontare totale (tenuto conto delle tante formalità richieste dal Governo), scorgerà di leggieri che per eseguire 236.000 franchi di lavoro per conto dello Stato, occorrono *almeno* 215.000 franchi di capitale circolante, pel quale non si ricava definitivamente che un debole benefizio, e circa 18 mesi dopo!

Epperò risulta ad evidenza che se i ponti metallici Asciano-Grosseto fossero stati eseguiti per conto delle Ferrovie Meridionali invece che pel Governo, sarebbe convenuto all'Impresa costruttrice di assumerne la esecuzione nientemeno che col 32 al 39 per cento di ribasso sul prezzo ottenuto dal Governo! La qual cosa non vuol dire certo che il prezzo pattuito dal Ministero dei lavori pubblici costituisca un gran benefizio per lo appaltatore! ».

. . . . . .

« Supponiamo che un'impresa stia eseguendo per conto del Governo un lavoro di fondazioni con pali metallici a vite, e che i pali da affondarsi a 10 metri secondo il progetto approvato, giunti alla profondità di soli 5 metri si rifiutino a maggiormente conficcarsi nel terreno, e questo caso si verifica di sovente, senza che possa addebitarsene la colpa all'Impresa od all'ingegnere che ha redatto il progetto.

Se il lavoro fosse eseguito per conto delle Ferrovie Meridionali, o di un'altra Società ferroviaria, l'appaltatore riferirebbe il

3. Si rivolge ad uno dei commissari della Commissione d'inchiesta del 1870-1874. Su tutta la questione cfr. G. Are, *Una fonte per lo studio della fondazione industriale in Italia: l'inchiesta del 1870-74*, in « Studi storici », aprile-giugno 1963, pp. 241-291 e luglio-settembre 1963, pp. 479-520.

caso all'ingegnere divisionale locale, e questi, nelle 48 ore, se non nelle 24 ore, avrebbe deciso sul da fare.

Ma col Governo la cosa va molto diversamente, non già perché chi sovraintende al lavoro non sappia qual partito sarebbe da prescegliersi, ma perché il *Regolamento* gli concede solo un voto consultivo e non mai deliberativo.

Trattandosi adunque del Governo, ecco presso a poco quale trafila deve percorrere la quistione prima di essere risoluta: l'ingegnere aiutante locale ne riferisce al suo capo diretto, il quale trasmette il rapporto, corredato da osservazioni, allo ingegnere capo governativo della provincia; questi, a sua volta, ne fa oggetto di un *dispaccio* (la S. V. Illustrissima conosce che, in linguaggio burocratico, dispaccio vuol dire *lettera*, forse per ironia) al Ministero, il quale, consultato il Consiglio superiore dei lavori pubblici, risponde... dopo due mesi... per chiedere schiarimenti!

È colpa del Ministro? — No. — È colpa del Consiglio superiore, dell'ingegnere capo, o dell'ingegnere direttore, o dell'aiutante locale? — No. È colpa del sistema, pel quale nessuno è responsabile!

Ed intanto: il tempo è trascorso, la stagione favorevole per le fondazioni non è più: il fiume è ingrossato, l'appaltatore protesta ed a ragione, le riserve e le carte bollate compariscono... ed ecco una nuova lite da aggiungere alle tante di cui il Governo è già purtroppo sovraccaricato ».

Il sig. Cottrau fa qui altre considerazioni, propone che i progetti e capitolati sieno fatti da specialisti ed aggiunge:

« Operando in tal modo, si eviterebbe, quanto già più volte si è verificato, di esporre all'asta progetti di massima non sufficientemente dettagliati, ingenerando così una serie di litigi; oppure progetti del tutto *ineseguibili*, ciò che fa allontanare dall'asta un costruttore serio e coscienzioso. Si eviterebbe altresì che nei capitolati si leggesse, per esempio — che i ponti saranno in ferro *battuto* (sic) anziché *laminato*, o che le freccie dovranno risultare di $^1/_{1200}$ delle luci — mentre le freccie dei ponti dipendono non solo dal lavoro effettivo del metallo, ma anche da altre cagioni, e, fra le altre dal rapporto che v'è tra la luce del manufatto e l'altezza delle travi maestre ».

Riassumendo, questa deposizione del sig. Cottrau al Comitato d'inchiesta [4] par che conduca alle seguenti conclusioni:

1° Lo Stato nelle sue relazioni con gl'industriali non si comporta come le società *pratiche* ed *intelligenti*;

a) Negli appalti lo Stato non fa distinzione tra un farabutto qualsiasi e le prime case costruttrici offerenti solide garanzie di capitali, intelligenza e riconosciuta moralità. Domanda egualmente a tutti una cauzione. Naturalmente questo incomodo viene, in commercio, valutato in denari e fatto pagare a chi ne è la causa. Invece le società *pratiche* ed *intelligenti* sanno scegliere industriali facoltosi, onesti e fidati, fanno a meno della cauzione ed hanno il lavoro a minor prezzo;

b) Tanto nel restituire la cauzione come nel pagare le somme dovute pare che l'ente Stato dimostri non esservi incompatibilità fra le qualità etiche, che gli sono state ora riconosciute, e quelle che possono far pregevole la tartaruga sotto molti aspetti, ma che non fanno di quest'animale il modello di un accorto e solerte industriale. Chi facesse assegnamento sulle somme a lui dovute dallo Stato per pagare le proprie cambiali potrebbe essere pressoché certo di fallire. Ora, in commercio, le ditte che hanno l'abitudine di pagare puntualmente e di fare onore alla loro firma, come sarebbe il caso che cita il sig. Cottrau della Società delle Strade Ferrate Meridionali, godono fama di solide ed oneste, e si usa far loro prezzi più bassi che non a ditte di dubbia fama. Questo è un secondo motivo pel quale lo Stato spende più delle società pratiche ed intelligenti;

2° Il sindacato che lo Stato esercita sui costruttori, considerato dal lato tecnico non pare essere né molto solerte né molto intelligente. Lo Stato fa sovratutto assegnamento sulla rigidezza dei regolamenti, le società accorte sulla *responsabilità* degli individui;

a) Per i più piccoli casi che possono seguire, il sindacato governativo segue una trafila lunghissima, e non se ne diparte

4. Il comitato inquirente era costituito dai senatori Antonio Scialoia, presidente, dal senatore Alessandro Rossi, dai deputati Giuseppe Robecchi e Michele Cesaretto, dal prof. Luigi Luzzatti, dall'ispettore delle miniere ing. Felice Giordano, e dagli esperti funzionari ministeriali Carlo Alberto Arondo, Angelo Incagnoli, Bartolomeo Cini. Vittorio Ellena e Alessandro Romanelli erano i segretari.

anche a costo di andare incontro ai più gravi guai, come sarebbe quello di un fiume che porta via le fondamenta di un ponte. Invece le società intelligenti delegano a sovraintendere ai lavori un ingegnere che ha facoltà di provvedere sotto la propria responsabilità, e così le cose procedono per la via più spicciativa con reciproco vantaggio del costruttore e della società;

b) Gl'impiegati governativi essendo molto etici, si tolgono qualche volta licenza di non essere altrettanto pratici; parlano di ponti in *ferro battuto*, curiosità che ai nostri giorni avrebbe tutti i diritti ad un posto in un museo, si permettono qualche piccola trasgressione alle leggi della resistenza dei materiali, e con altre simili taccherelle mettono alcuna volta all'asta progetti ineseguibili e che dànno luogo a liti senze fine [a].

Ora dobbiamo procedere innanzi; potrebbe anche darsi che i fatti raccolti dal signor Cottrau fossero eccezionali, che con altri industriali lo Stato trattasse diversamente, e che il sindacato governativo fosse, in genere, più solerte ed intelligente.

Il signor cavaliere Gregorini [5], il cui nome è superiore ad ogni elogio, e che come industriale e commerciante ha una fama diametralmente opposta a quella del Governo, depone che:

« ... molte volte ci troviamo a fronte (nelle aste governative) di tali con cui non possiamo contendere, e che fanno ribassi che noi non giungiamo neppure a capire ».

Il presidente del Comitato domanda: cosa crede che ci sia sotto?

Gregorini. « Non so cosa ci sia; ma il fatto è che molte volte ci sono fabbricanti di lana che vengono a prendere l'appalto dei ferri. Noi che siamo fabbricatori, non possiamo fare i prezzi che fanno loro.

. . . . . .

a. Quanto abbiamo detto non deve fare supporre che sosteniamo l'assurda tesi che gl'ingegneri del governo ignorino cose cotanto elementari; sappiamo, anzi, benissimo, che fra essi molti ve ne sono di egregi e parecchi che con la profonda dottrina onorano la scienza e l'Italia, ma egli è che bene spesso chi governa è un applicato di quarta classe, come ebbe a dire un nostro illustre uomo politico.

5. Giovanni Andrea Gregorini, industriale siderurgico intraprendente e coraggioso, proprietario delle fonderie di Lovere e di Castro, in provincia di Bergamo.

Io credo che sia più dannosa la severità dei capitolati (governativi) *perché vi è mezzo di sfuggirla, e troppo spesso allontana gli onesti*».

Forse la spiegazione del mistero a cui accennava il Presidente si potrebbe trovare in parte nelle numerosissime liti del Governo.

Il signor Glisenti [6], altro egregio industriale di Bergamo, discorre così:

«Nei rapporti col Governo dirò, come ha accennato troppo bene il mio collega Gregorini, che deriva un gravissimo danno a noi industriali dal sistema in vigore per gli appalti pubblici. Lo disse troppo bene il Gregorini perch'io enumeri i difetti di questo sistema. Noi industriali siamo quasi alla mèta; un Tizio che non ha mai saputo cosa sia industria del ferro, viene ad imporci e ci dice: o mi date un tanto, o altrimenti vi guasto l'affare. *Questa, io credo, sia una condizione conosciutissima a tutti*».

Ed infatti ci sembra inutile sfondare porte aperte seguitando a portare testimonianze su questo argomento; chi ne vuol sapere di più non ha da fare altro che andare a qualche asta pubblica, e vi potrà trovare da imparare molte cose, ma nessuna forse morale ed onesta.

Qui sarà opportuno fermarci a rispondere ad un'obiezione che ci può essere mossa ora, come forse si affaccerà più innanzi. Ci si può dire: le porte che voi sfondate sono anche troppo aperte: quando avrete speso molta fatica per dimostrare che le aste pubbliche sono un sistema immorale e costoso di contrattare, che cosa avrete fatto? Nulla! Vi concediamo che l'ente Stato abbia questa magagna, ma ora che la conosciamo sarà facile il rimediarvi.

Se non che per rispondere vengono prontissime molte ragioni. Prima di tutto siamo stati ammoniti di non considerare lo Stato quale dovrebbe essere, ma quale è in realtà, ed invitati a ricercare col metodo sperimentale quali sono gli uffici industriali che ad esso competono nel presente *momento storico*. Ci pa-

6. Industriale bergamasco, titolare d'un impianto industriale a Carcina, molto famoso all'Estero. Il governo francese vi s'approvvigionava sovente per alimentare le sue scorte di fucili Chassepots. In seguito alla tassa sul macinato, le officine di Carcina si dedicarono alla fabbricazione di contatori meccanici.

re della massima evidenza che se dobbiamo valerci dell'esperienza o dell'osservazione, questa non si può applicare che allo Stato quale fu nel passato o quale è nel presente; ma sperimentare su di una cosa di là da venire, concederà ciascuno che sia un'operazione logica molto ardita, o forse, per dir meglio, inconcepibile. Il futuro si può conoscere dall'esperienza del passato, ma per deduzione, per via di discorso avrebbe detto il buon Galileo. Ora noi qui, senza volere, come un dotto tedesco, scrivere la fisiologia dello Stato, ci siamo proposti di ricercare, per induzione, alcuni caratteri dello Stato italiano considerato dal lato industriale. Questi possono essere mutati? Ciò, per ora, non vogliamo né negare né ammettere; il problema è d'indole diversa dal nostro e va trattato con altro metodo; converrebbe in questo caso vedere se le modificazioni proposte sono compatibili colla natura dello Stato, e studiare bene tutti gli effetti che per rimbalzo ne potrebbero seguire, affinché volendo un bene non si procuri un male.

Poscia notiamo che, ad ogni modo, siccome è già parecchio tempo che questi mali delle aste pubbliche sono conosciuti, così se lo Stato non vi ha ancora posto riparo sarà certamente per una qualche causa, i cui funesti effetti possono essere vari e farsi sentire ancora nell'avvenire, e nella migliore ipotesi sarebbe per inerzia; mentre le Società pratiche ed intelligenti hanno saputo, conosciutili, scansare questi mali, per cui mettendo pure le cose alla meglio, anche in questo caso lo Stato, camminando a passo di tartaruga, si sarebbe lasciato sopravanzare da chi aveva buone gambe e miglior lena.

L'inconveniente della cauzione, richiesta anche quando inutile, e la *calma lentezza* nel restituirla e nel pagare le somme dovute sono lamentati altresì da molti industriali. Il signor Carabelli [7], che amministra lo Stabilimento di Pietrarsa [8], dice:

« Il Governo dall'estero non domanda cauzione e paga una terza parte del lavoro anticipatamente. Da noi, al contrario, do-

7. Amministratore della Fabbrica di macchine navali di Pietrarsa, che poco fece per arrestare la decadenza dell'antico stbilimento. Nel 1875 fu spettatore d'atti di violenza verificatisi in seguito ai licenziamenti d'operai.

8. R. Opificio di Pietrarsa, creato da Ferdinando II, e situato fra Portici e San Giovanni a Teduccio. Vi furono costruite locomotive, macchine a vapore, pezzi d'artiglieria. Lo stabilimento occupava una maestranza di circa mille operai.

manda forti cauzioni, e non ci dà un centesimo fino a che l'opera non sia giunta quasi alla metà. Ora, o signori, il denaro che costa il 9 o il 10 per cento, tenuto inoperoso per mesi ed anni in questo modo, viene sempre più ad aggravare le condizioni della industria, messa a confronto con quella dell'estero, e a rendere impossibile la concorrenza. In Inghilterra il nostro Governo non domanda cauzioni. Noi abbiamo stabilimenti che valgono 3 milioni di franchi: quale cauzione maggiore di questa?... In Inghilterra, come ho detto, non si domanda cauzione e dobbiamo dare noi la metà del valore anticipatamente prima d'avere somma alcuna. Questo fatto merita gravissima considerazione. Quando si tratta d'un piccolo stabilimento nuovo che non ha fatto nulla, comprendo che gli si dica: datemi una garanzia; ma quando voi avete degli stabilimenti che hanno un gran valore intrinseco, che esistono da parecchi anni, che hanno fatto lavori di prim'ordine, mi sembra che la cauzione non sia necessaria. Se non volete dare alcuna anticipazione almeno fate che i pagamenti abbiano luogo in epoche più ravvicinate, in guisa che l'industria tenga il suo danaro inoperoso il minor tempo possibile. Si mette una multa gravissima se la macchina non si dà nel giorno prefisso, e poi si perdono *anni* per riceverla e pagare il saldo; per quella di 9.000 cavalli che sta qui, fu per un favore speciale del Ministro, che si mostrò sempre benevolo verso di noi, che abbiamo potuto ottenere che ci fosse pagato l'ultimo decimo; ma non avevamo diritto di averlo, e dopo due anni non lo avremmo avuto ancora. Dopo tutto questo tempo chi sa quanto altro ne passerà prima che sia messa in opera la nostra macchina, e dopo messa in opera si dovrebbe regolarmente attendere altri 18 mesi prima di essere pagati. Domando se si può andare avanti con questa forma di contratti; questo è impossibile ».

Il signor Koppel [9] di Venezia dice: « ... Siamo in grado di concorrere coll'estero per moltissimi lavori, ma verremo difficilmente a trattative col Governo, se esso non modifica le condizioni che è solito fare ai costruttori nazionali.

9. Industriale che svolse un ruolo determinante nella vita dei Congressi delle Camere di commercio, soprattutto in quello tenutosi a Genova nel 1869.

Infatti dal costruttore nazionale l'amministrazione richiede un mondo di formalità; domanda una cauzione, è *poco esatta nel pagare le forniture, anche se sono a rate stabilite* ».

Lettera II.

IL GOVERNO, GL'INDUSTRIALI E LE FERROVIE

Un fatto singolare messo in chiaro dalle deposizioni che abbiamo citato è che lo Stato tratta molto meglio gli industriali forestieri che i nazionali. All'estero paga 1/3 nell'atto dell'ordinazione, in paese non dà nulla, esige cauzioni e fa aspettare i pagamenti. Così, per esempio, lo Stato avendo bisogno di cerchi d'acciaio per cannoni, ne ordinò parte alla ditta Petin-Gaudet [10] in Francia e parte alla Società « La Perseveranza » [11] a Piombino. I primi furono pagati 1/3 dando l'ordinazione, e poscia a rate secondo l'uso; per gli altri fatti in paese, il Governo non sborsava un quattrino prima che fossero interamente fabbricati e *provati con tutto suo comodo* negli arsenali.

Nell'inchiesta industriale si trovano altresì lamenti di simil genere contro grandi Società anonime amministrate da forestieri; ma se facile riesce intendere il motivo per il quale costoro favorivano i propri compatriotti, non del pari si può spiegare il perché della condotta del Governo italiano. Non è permesso neppure un istante supporre che gli uomini che reggono la pubblica cosa pensatamente e con deliberato volere procurino di nuocere all'industria nazionale, e dobbiamo credere che i funesti effetti testé accennati seguano contro l'animo loro. Ma, in questo caso, è necessario ammettere che non sempre la macchina del Governo corrisponde al retto volere di chi la guida; essa si può paragonare ad una nave che non obbedisce al timone. Le società forestiere vogliono favorire i loro compatriotti e raggiungono il desiderato intento; lo Stato nostro vorrebbe essere o imparziale o favo-

10. Petin-Gaudet et Cie, divenuta poi « Acieries de la Marne et des chemins de fer », e poi « Compagnies des Acieries de la Marne ». Cfr. L. J. Gras, *Histoire économique de la Métallurgie de la Loire*, Saint Etienne, 1908, *passim*.

11. La società che gestiva una parte degli altoforni di Piombino.

revole agli Italiani, e spesso riesce ad uno scopo del tutto opposto.

Altra cosa veramente degna di nota è che i lamenti sul modo di procedere, in commercio, del governo si elevano non contro gli uomini ma piuttosto contro il sistema che li regge; così abbiamo veduto il sig. Carabelli lagnarsi de' ritardi ne' pagamenti, mentre poi riconosceva avere il Ministro fatto quanto era in suo potere per porre riparo a questo sconcio.

Molti altri esempi del poco lodevole contegno del Governo nelle sue relazioni come industriale e commerciante, si potrebbero porre innanzi, e le numerosissime liti che ogni anno esso sostiene sarebbero perciò una miniera inesauribile. Vi sono fatti cotanto singolari che appena paiono credibili.

Negli anni 1871 e 1872 si costruiva l'Osservatorio di Arcetri in Firenze per conto del Governo e sotto la direzione dell'Architetto Falcini [12], espressamente delegato dal Ministero dell'Istruzione pubblica. Il sig. cav. Benini [13], proprietario della fonderia del Pignone, provvide vari oggetti metallici necessari a quella costruzione, e nel dicembre 1871 presentò regolarmente il suo conto.

Pare che la somma prevista in bilancio per l'Osservatorio di Arcetri fosse oltrepassata: il fatto sta che passavano mesi ed anni, ed il signor Benini non poteva agguantare nemmeno un soldo del suo conto. Finalmente, nel 1874, fece rispettosa istanza al Ministro della pubblica istruzione chiedendo che, almeno, se non lo volevano pagare, gli restituissero la roba sua, ed anzi era tanto condiscendente da contentarsi di riprendere fra i ferri provvisti « quelli che, costituendo parti accessorie della fabbrica, possono essere tolti, senza renderla inservibile allo scopo cui fu destinata ».

In Italia vi è proprio di gran brava gente. Poiché, insomma, quando si è commesso qualche oggetto ad un industriale e si è accettato, *bisogna pagarlo*, e questi vi fa già un favore acconsentendo a riprendersi la roba sua.

12. Il fiorentino Luigi Falcini, uno dei direttori dei lavori.

13. Emilio Benini, industriale fiorentino, titolare delle officine meccaniche di Firenze, in cui, già nel 1858, furono costruiti motori per automobili.

Ebbene, sino al 22 febbraio 1876, il sig. cavalier Benini non ebbe nemmeno un rigo di risposta alla sua istanza al Ministero dell'Istruzione pubblica. Prova luminosa, questa, che non sempre la istruzione si accompagna con l'educazione. Il Governo seguita a godersi la roba del sig. Benini, non la paga, e non la restituisce!

Anche ai manifattori che lavorarono all'Osservatorio toccò la medesima sorte: l'accollatario di lavori murari Berti, il legnaiuolo Stoppa, l'imbianchino Salucci, il magnano Petrioli ed altri. Anzi il sig. Berti fece causa al Governo, e naturalmente la vinse; dove trovare giudici che possano avere il coraggio di legittimare sì flagrante spogliazione a danno di un cittadino? Ma non ostante che già da alcuni mesi il sig. Berti abbia avuto una sentenza favorevole, non gli è ancora riescito d'intascare un sol quattrino; per ora ne ha messi fuori degli altri, per le spese della lite!

Tutto ciò può essere *etico*, ma ognuno converrà che non è né morale né onesto.

Un fatto simile troviamo narrato nella « Gazzetta d'Italia », del 17 gennaio 1876 e del 31 dello stesso mese. Si tratta di accollatari che fecero nel 1874 il trasporto del Ministero dell'Istruzione pubblica dal Palazzo di piazza Colonna a quello di piazza della Minerva in Roma, e che aspettavano ancora il pattuito prezzo, e chi sa per quanto tempo ancora l'avrebbero aspettato, se finalmente i Ministri non si fossero benevolmente interessati in loro favore.

E questo fatto conferma sempre più che la colpa non è degli uomini ma del sistema; non dei Ministri ma della burocrazia; non dei capi ma degli impiegati subalterni nei quali purtroppo si riassume l'ente governo.

Egli è evidente che dopo simili lezioni chi deve contrattare col Governo si farà pagare un tanto di più sul prezzo che farebbe ad altro qualsiasi negoziante *onesto* e *leale*; e questa somma si può considerare come un premio d'assicurazione per le spese delle possibili liti, nonché de' ritardi ne' pagamenti. Ed ecco per tal modo confermata la prima induzione alla quale ci aveva portati la deposizione del sig. Cottrau; dobbiamo cioè concludere che il governo italiano nelle sue relazioni con gli industriali non

si comporta come chi è pratico, intelligente ed onesto, e per tal modo viene a pagare di più per quanto provvede o fa costruire.

Passiamo ora a considerare il lavoro governativo nella costruzione delle Ferrovie, e prendiamo per esempio le reti calabro-sicule.

Le Ferrovie calabro-sicule sono costruite per conto del Governo e poi, secondo la convenzione del 1870-1871, la Società delle Ferrovie meridionali è obbligata ad assumere l'esercizio dei tronchi, mano mano costruiti, purché venga accertato prima dal collaudo, fatto in contraddittorio, che essi sono atti al regolare esercizio. In genere questo collaudo fu impossibile compierlo a dovere col concorso del Governo, il quale diede sempre come finiti tronchi incompleti, e volle poi far passare le spese di complemento di costruzione, come spese straordinarie di manutenzione. Indi liti e proteste continue.

Esaminiamo un po' più minutamente come stanno le cose.

Nella Relazione ministeriale del 27 aprile 1871 si ammetteva la possibilità di eseguire secondo la disposizione della legge del 28 agosto 1870 tutti i 630 chilometri di linee calabro-sicule, indicate nella suddetta legge, entro l'anno 1874. Invece siamo purtroppo lontani da sì lieto compimento di quelle strade ferrate. Secondo la suaccennata Relazione ministeriale del 27 aprile 1871, la spesa presunta per la costruzione della rete calabro-sicula, con calcoli che assicuravansi accurati e piuttosto larghissimi che stretti, non doveva superare 136 milioni. Invece da nuovi conti fatti dopo, e presentati nella Relazione ministeriale del dicembre 1874, si scorge che detta spesa deve aumentarsi di 32 milioni, giungendo così a 168 milioni. Ma pare che nemmeno questa basterà, stante i numerosi errori del tracciato e dell'esecuzione, per i quali sorgono ognora spese impreviste, e si crede ora che bisogni andare sino a 200 milioni.

Sulla linea Palermo-Porto Empedocle troviamo una galleria la quale presentò cedimenti nella volta; si credette porvi riparo passando sotto al punto che cedeva, ma con ciò venne la strada ferrata a prendere un'eccessiva pendenza, la quale è un serio ostacolo al movimento dei treni. La pendenza data alle scarpate negli sterri era insufficiente, quindi accaddero numerosissime frane: i terrapieni erano assai instabili, probabilmente per non essere stata bene pigiata la terra; finalmente vi fu un'interru-

zione di 45 chilometri di questa linea e non potrà togliersi prima di un paio d'anni. La conseguenza di questi inconvenienti è che la linea non può servire al suo scopo principale, che era quello di trasportare a Porto Empedocle i prodotti delle zolfare. Si aggiunga che la stazione di Comitini, che doveva essere il centro dei convogli pel trasporto degli zolfi a Porto Empedocle, si è eseguita d'insufficiente ampiezza, e senza sviluppo di binari, fra due pendenze del 20 e del 30 per mille.

Per conseguenza il traffico degli zolfi invece che per via ferrata, seguita a farsi per l'antica via carrettiera e con i veicoli già in uso! Si calcola che per fare sparire gli inconvenienti che presenta la stazione di Comitini ci vorrebbero circa due milioni.

La linea Leonforte-Licata pare che non sarà compiuta prima di tre anni; solo si aprirà probabilmente in settembre un tratto di 40 chilometri, e dopo poco un tratto intermedio tra Caltanissetta e Licata. Per questa linea Leonforte-Licata prima del 1871 si credeva dovere spendere 23.200.000 lire; alla fine del 1874 si dichiarava invece che la spesa ascenderebbe a lire 33.700.000, ed alla fine del 1875 si crede che debba costare almeno 40 milioni a seconda della fatta verificazione di molte cose omesse od imperfette e di serie correzioni per opere d'arte, trincee, stazioni, case cantoniere, magazzini, ecc.

La linea che deve unire le due di Palermo-Porto Empedocle e Leonforte-Licata, riunendo Palermo con Catania e Messina, fu appena principiata sul tracciato di Montedoro, ma presenta difficoltà così enormi che si crede non potrà essere terminata prima di tre anni.

Una triste storia è quella della linea Contursi-Romagnano; fu aperta nel settembre scorso dietro promessa fatta al Parlamento: *la Società delle ferrovie meridionali non la voleva ricevere*; mancava la ghiaia sulle traversine, i ponti erano mal sicuri, vi erano serie minacce di frane; *l'esercizio venne aperto sotto protesta*: otto giorni dopo il fiume portò via il ponte, le frane compierono l'opera, ed ora parte della linea non esiste più per l'esercizio. Sulla intera linea Eboli-Potenza ed all'Ionio solo 4 tronchi su 9 sono aperti, e non si potrà ottenere tutta che fra quattro anni circa, e qualche anno pure ci vorrà per la diramazione di Cosenza, perché si dovette abbandonare il primitivo tracciato dopo averne verificate la sconvenienza e le enormi difficoltà.

In molti tratti che la linea di Reggio percorre lungo l'Ionio, e segnatamente fra Reggio ed Assi, sono peggio che provvisori i mezzi di attraversare i numerosi torrenti che solcano quella riviera; e quantunque pochi di questi siano considerevoli, offrono tutti la particolarità di grandissime pendenze nel loro letto, per cui a poca distanza del mare trovasi già una pendenza del 4, 5 e fin 7 per cento, e per taluni questa si ha a sole poche centinaia di metri dalla foce. Da ciò segue che le piene, frequenti nell'inverno, acquistano forza incalcolabile, e benché nella bella stagione quei greti siano quasi sempre asciutti per quasi 5 mesi dell'anno, la strada ferrata può essere interrotta se non si fa passare sovra ponti solidi o fatti a seconda le regole dell'arte.

Invece in tutto quel tratto della linea, rovinato già da cinque anni, i ponti costruiti sotto direzione e per conto del Governo erano pessimamente fatti, si passavano i corsi d'acqua ed i greti, spesso assai larghi, sovra ponti e ponticelli provvisori in legname, che numerose autorevoli testimonianze di uomini tecnici ci mostrano *debolissimi, capaci di sopportare appena la metà della resistenza* che dovrebbero avere per permettere con completa sicurezza il passaggio di un treno anche soltanto *mediocremente* celere!

Sovra una linea di 35 chilometri, ora in esercizio, lungo la riviera dell'Ionio, sono 26 i corsi d'acqua che traversa la strada ferrata e, meno tre o quattro, i ponti sono in legname, debolissimi, già danneggiati in più luoghi e talmente bassi che in molti le piene giungono sino al piano stradale ed in alcuni lo bagnano intieramente. E non si tratta già qui di ponticelli di poco o nissun conto, giacché ve ne sono 12 che hanno larghezza superiore ai 20 metri, ed alcuni giungono a 90, 100 e oltre 120 metri. Aggiungasi poi che quasi tutti sono accordati con deviazioni della ferrovia condotte a livelletta più bassa della generale, e che, per economia di espropriazione, sono stati, in genere, fatti troppo vicini alla foce, sicché le forti mareggiate spingono le onde sino ad alcuni di questi ponti ed anche al di là.

Vi ha di più. Far male i ponti è già un grave inconveniente; ma chi avrebbe potuto immaginare che si sopprimessero del tutto? Eppure per alcuni torrenti il fatto sta così, e la strada ferrata traversa l'alveo stesso con le traversine posate sul greto e nella ghiaia dell'alveo!

La cosa pare talmente incredibile che non avremmo avuto il coraggio di farne parola se non ci fosse confermata dalle più autorevoli e minute informazioni locali; tantoché non ci rimane altro che invitare gli increduli ad assicurarsi coi loro propri occhi. Abbiamo tuttavia il passaggio del torrente « Condujani » lungo 164 metri, quelli del « Boretto » e del « Sant'Agata », entrambi superiori a 45 metri, che stanno come ora li abbiamo descritti. *Le traversine sono collocate sull'alveo stesso* assicurandole con piccoli pali battuti di due in due metri!

La Società delle Strade Ferrate Meridionali protestò invano contro questo sistema che compromette seriamente la sicurezza dei viaggiatori; sin ora il Governo non volle prendere nessun provvedimento in proposito, ed anzi pare che fortemente insistesse per avere su quella linea un convoglio molto celere con servizio anche notturno, e smettesse da quell'idea soltanto per la vivissima opposizione della Società predetta. Per altro volle ad ogni modo che su quelle linee si attivasse un servizio notturno, e devesi qui notare che ai numerosi sconci che abbiamo accennati un altro principalissimo si deve aggiungere, ed è la mancanza di fabbricati atti a dare ricovero ai cantonieri ed agli inservienti della ferrovia; mancanza grave, soprattutto in un paese soggetto ad influenze di febbri, che spesso colpiscono il personale così male o niente ricoverato. Il che è cosa tanto più grave per essere quelle spiagge deserte ed i luoghi abitati spesso lontani assai dalla strada ferrata. In conclusione, enormi spese dovranno ancora farsi per condurre a vero compimento le linee da Reggio a Crotone, quella Crotone-Catanzaro e l'altra interrotta di Contursi-Romagnano.

I fatti che abbiamo citati non sono nuovi, né sconosciuti; e aveva ben ragione l'onorevole deputato Colonna di Cesarò [14], in una sua lettera al giornale il « Diritto », di dire che queste erano *parodie di strade ferrate*.

Altri molti fatti si potrebbero qui porre innanzi sulle Ferrovie fatte costruire dal Governo, che per brevità tralasciamo. Chi viaggia sulle strade ferrate meridionali può ancora vedere un ponte di 19 archi, alto 22 metri, in muratura, fatto sul Sangro,

14. Il duca Gabriele Colonna di Cesarò, membro, dal 1872, del consiglio direttivo de « La Riforma », esponente autorevolissimo della Sinistra.

tutto screpolato e cadente; ed informandosi in proposito potrà sapere che il Governo lo aveva fatto costruire per la Ferrovia; che al di là si trovava una galleria, ora schiacciata, e che finalmente, con finissimo accorgimento, la strada ferrata era stata fatta sboccare su di una frana. Ora tutto ciò è abbandonato e meglio se non fosse mai stato fatto, sprecando così circa 6 milioni: la ferrovia segue una deviazione con moderata pendenza, fatta dalla Società delle Ferrovie meridionali secondo un ottimo tracciato divenuto ora definitivo.

Dopo ciò si capisce come la Società delle Strade Ferrate Meridionali abbia dovuto spendere quasi 20 milioni per rifare, correggere, migliorare, consolidare le opere già eseguite dal Governo. Infatti quando quella Società assunse la costruzione delle sue linee essa trovò che il Governo aveva fatto qua e là parecchie opere d'arte, ma tutte, purtroppo, difettose; invece le opere difficili e di molto maggiore importanza che da 13 anni a questa parte ha eseguito la Società delle Strade Ferrate Meridionali non hanno dato luogo al menomo lamento; e sì che ebbe a lavorare in terreni anche più difficili di quelli incontrati dalle imprese governative, come ad esempio la traversata dell'Appennino tra Foggia e Napoli, le linee da Foggia a Otranto e da Bari a Taranto, e anche la linea Sulmona-Aquila, lodata dallo stesso Governo.

Da tutto quello che abbiamo qui riferito pare che il paragone tra il Governo e le società private nella costruzione delle strade ferrate non torni favorevole al primo. Fatti del tutto analoghi si potrebbero citare in quanto al sindacato da esso esercitato sull'esercizio delle Ferrovie.

Abbiamo in Italia una rete ferroviaria, quella romana, che si può considerare come se fosse quasi interamente nelle mani del Governo. Esso vi ha imposto come direttore dell'esercizio un capo divisione al Ministero dei lavori pubblici; i suoi Ispettori di vario ordine e grado sorvegliano ogni più minuta operazione degli impiegati di quella società. Ebbene, è lecito domandarci: dopo che il Governo si è assunto questo strettissimo sindacato sulla rete romana, l'esercizio ne è esso molto migliore di prima? Migliore di quello fatto da società un po' più indipendenti come quella delle Strade Ferrate Meriodionali oppure quella dell'Alta Italia?

La risposta a tali quesiti la può dare chiunque ha avuto relazione con le strade ferrate italiane, e non sarà certo molto favorevole al sindacato governativo. Questo è in genere minuto, inefficace, e, quello che è più strano, spesso contraddittorio.

Un Ispettore governativo comperò quattro locomotive dell'officina Sigl [15], pagandole le strade ferrate romane. Arrivate le locomotive a Firenze, il commissario governativo le trovò troppo pesanti per fare i treni sulla linea romana, e la Società, benché ne avesse urgente bisogno, fu costretta a non valersene quanto poteva, e le dovette lasciar ferme a Foligno a fare la riserva. Dopo qualche tempo, per grazia speciale, fu concesso che quelle macchine facessero i treni di mercanzia sulla linea Roma-Civitavecchia.

Quando il direttore dell'esercizio era un rappresentante degli interessi degli azionisti il Governo voleva obbligare la Società ad ingenti spese per fare una grande officina a Civitavecchia, giudicandola *indispensabile* per convenientemente restaurare le locomotive ed i veicoli: ora poi che il Governo ha nel direttore dell'esercizio un suo impiegato si è repentinamente accorto che quell'officina non era poi tanto necessaria, ne fu abbandonata l'idea, e le non poche spese già fatte dalla Società diventarono inutili.

Un ultimo fatto, e poniamo termine a questa rassegna già anche troppo lunga.

Gli assi in ferro delle ruote di certi carri merci delle strade ferrate romane erano troppo deboli, e quindi si rompevano di frequente con grave pericolo della sicurezza dei treni. L'ingegnere capo del materiale e trazione propose di sostituirli con altri di acciaio, preferibilmente di Krupp o di Bochum; a ciò il direttore dell'esercizio rispose constargli *che il ferro ben fucinato era assai più resistente dell'acciaio fuso!*

Quest'opinione, espressa nell'anno di grazia 1873, fa degno riscontro alla prescrizione del *ferro battuto* per i ponti, già notata dal Cottrau.

Si deplora vivamente che non sieno stati fatti conoscere i motivi di questa singolare sentenza a danno dell'acciaio fuso; ciò

15. La fabbrica di locomotive Sigl, la cui direzione centrale si trovava a Vienna.

avrebbe forse impedito agli ingegneri delle strade ferrate tedesche, riuniti in Congresso a Berlino, di far voti perché *tutti* gli assi delle ruote dei veicoli delle strade ferrate si facessero d'acciaio fuso, ed in un secondo Congresso, sempre prima del 1873, di ritornare sulla quistione ponendo in sodo che la sostituzione dell'acciaio al ferro, per quell'uso, già eseguita su larghissima scala, aveva dato risultamenti più che ottimi sotto ogni aspetto. Ognuno poi che s'intenda di cose di Ferrovie sa di quanto credito godano gli assi di acciaio fuso di Bochum, e le prove pienamente soddisfacenti alle quali hanno resistito.

In conclusione noi vediamo che:

Nella costruzione delle linee calabro-sicule fatta per conto del governo e sotto il suo diretto sindacato, la spesa prevista fu di gran lunga superata, e così pure il tempo giudicato necessario al compimento della rete.

In alcuni luoghi il tracciato difettoso ha condotto ad uno spreco non indifferente di danaro; in altri le linee furono così male costruite da non potere servire allo scopo, come sarebbe quella destinata al trasporto degli zolfi, e l'altra Contursi-Romagnano ora in parte distrutta; e finalmente molto frequenti sono le proteste della società delle strade ferrate meridionali nell'assumere l'esercizio delle linee calabro-sicule giudicandole non del tutto finite e non tali da permettere un sicuro e lodevole esercizio.

I risultamenti ottenuti dal governo nella costruzione da esso fatta di parte delle linee meridionali non sembrano migliori di quelli avuti nelle calabro-sicule.

Tutto ciò si può comprendere in una formola generale dicendo, che lo Stato italiano non si è dimostrato idoneo come costruttore di strade ferrate. Per completare quest'induzione bisogna aggiungere che la colpa non è degli uomini ma piuttosto del sistema che adopera, o deve adoperare, il Governo. Noi vediamo la burocrazia imporsi ai Ministri, i quali anche quando sono animati dai migliori sentimenti, non li possono interamente recare ad effetto; e se volessimo uscire dal nostro campo troveremmo altre numerose conferme di questo fatto. E così pure accadrebbe dell'altro che abbiamo notato, cioè della rivalità e contraddizione tra i vari uffizi governativi. Uomini politici che hanno retto *pro tempore* due Ministeri possono ricordarsi

di aver firmato botta e risposta, e spesse volte né l'una né l'altra molto benevola.

E troviamo pure che trattando male con gli appaltatori, il governo non ne può ottenere nulla di buono, mentre poi i suoi ingegneri, malissimo pagati, sono qualche volta poco intelligenti e solerti nel sindacato che dovrebbero esercitare.

Lettera III.

IL GOVERNO E I TABACCHI, LE SALINE, GLI ARSENALI E I CANTIERI

Dopo quello che abbiamo narrato della costruzione delle strade ferrate fatta dallo Stato si comprende quanto avesse ragione l'on. Minghetti [16] dicendo nello splendido discorso pronunziato a Legnago: « Spero che d'ora innanzi andremo adagio prima di metterci a costruire noi delle ferrovie; non siamo ricchi abbastanza ».

Ed infatti non siamo abbastanza ricchi per pagarci il lusso di ponti che rovinano, di ferrovie che sono distrutte dalle frane, o per dare sfogo alle fantasie metallurgiche di chi vuol dettar norme sull'uso de' metalli e non ha un chiaro concetto di che sia ferro od acciaio. Tutto ciò poi ampiamente giustifica le parole degli onorevoli ministri Spaventa [17] e Minghetti nella Relazione del progetto di legge delle strade ferrate romane e meridionali.

« Il Ministro non ha voluto risolvere la quistione in astratto. Esso ammette la possibilità di una buona amministrazione governativa in materia di strade ferrate; ma ritiene che il nostro organismo amministrativo non ha ancora raggiunto quel grado di solidità e di perfezione, che si richiede per condurre senza incagli un servizio così vasto ed importante ».

16. Marco Minghetti, 1818-1886, uomo politico e pubblicista liberale, varie volte ministro e nel 1863-64 presidente del Consiglio. Di nuovo presidente del Consiglio e ministro delle finanze nel 1873-76, ottenne nel 1875 il pareggio del bilancio. La sua politica conservatrice favorì l'ascesa al potere della Sinistra. Da allora fu il capo dell'opposizione costituzionale.

17. Teorico della Destra, 1822-1893, ministro dei lavori pubblici nel 1873.

Nemmen noi vogliamo considerare la quistione in astratto, ma ci piace porre in sodo che il 10 dicembre 1874 (data della Relazione) anche i Ministri non giudicavano che l'amministrazione del Governo italiano avesse la solidità e perfezione occorrente per l'esercizio dell'industria delle strade ferrate e proponevano quindi di lasciarlo ai privati. Se poi col tempo lo Stato possa acquistare queste qualità che ora gli mancano, è quistione che sarà esaminata a suo tempo.

Oltre alla costruzione delle strade ferrate altri uffizi che hanno carattere industriale esercita lo Stato italiano e conviene che in questi pure si veda all'opra.

Di uno avremmo desiderato dire, la manifattura dei tabacchi, e nol possiamo per mancanza di dati sicuri. Avremmo voluto fare un confronto fra le spese che lo Stato faceva e quelle che fa ora la Regìa cointeressata; ci dicono che sarebbe riescito favorevole al primo. Che disgrazia! questo fatto cotanto raro, per non dire unico, di una industria meglio esercitata dal Governo che non lo sia dai privati, non si può mettere in chiaro e perché? Perché lo Stato non ha mai saputo precisamente quello che spendeva nelle manifatture de' tabacchi non avendo mai avuto una contabilità in regola! Nel prospetto dei prodotti e delle spese dell'Amministrazione delle Gabelle nel decennio 1861-1870, presentato alla Camera nel 1871, si trova questa preziosa confessione: « l'amministrazione non fece inventari seri se non al momento della cessione del monopolio alla Società per la Regìa ».

La Commissione governativa presieduta dall'onorevole Grattoni [18] e quella mista per la valutazione dello *stock* dei tabacchi al 31 dicembre 1868, non trovarono la scrittura molto regolare, e quest'ultima così si esprime: « Nell'esame di questi documenti si ebbe però a riconoscere che essi presentavano non solo in riguardo alle materie prime, ma eziandio in riguardo alle spese di fabbricazione, contraddizioni tali e sì evidenti che era impossibile accettarli per base di valutazione ».

Questo spiega la protesta di uno dei commissari incaricati di stabilire il canone da pagarsi dalla Regìa:

« Que les documents remis par les Gabelles ont été modifiés

18. Severino Grattoni, industriale e uomo politico piemontese.

et corrigés à plusieurs reprises, de manière à prouver surabondamment *qu'il n'existait pas d'écritures représentant avec une entière certitude* les faits de la gestion industrielle des établissements de l'Etat ».

E a suggello valga quel che dichiarava la commissione presieduta dall'on. Sella [19].

« La Commissione riconobbe unanime che di fronte al metodo di scrittura col quale la gestione dei tabacchi era stata tenuta, di fronte alle dichiarazioni al riguardo fatte dalla Direzione generale delle gabelle, ed alla analoga opinione emessa dalla Commissione presieduta dal comm. Grattoni, e dalla Commissione incaricata della valutazione dello *Stock* al 31 dicembre 1868, *non era possibile stabilire il costo di produzione dei tabacchi venduti nel 1868* ».

I commercianti hanno in vero dal codice l'obbligo di tenere la contabilità in regola e chi vi manca finisce spesso come la società della « Trinacria » [20], rovinando sé ed ingannando il pubblico. Lo Stato non si rovina perché pagano i contribuenti, ma il pubblico è tratto in inganno da questo sistema di scritture fittizie.

Lo Stato italiano possiede pure il monopolio del sale e coltiva saline. Anche per queste come per le manifatture dei tabacchi non sono né molto chiari né ben accertati i dati che possediamo sul costo di produzione; ad ogni modo ecco quanto abbiamo potuto ricavare dalla relazione del direttore generale delle gabelle sulle saline del Regno; stupendo lavoro, se vuol considerarsi solo dal lato tipografico.

La prima salina di cui si dà notizia è quella di Barletta, fondata per iniziativa privata nel secondo decennio del nostro secolo. Essa è una delle più ampie, e meglio situate che lo Stato possiede: sarebbe capace di una produzione di 350 a 400 mila quintali di sale all'anno. « Ma perché tale quantità di prodotto

19. Quintino Sella, deputato di destra dal 1860, più volte ministro, matematico di grande valore, acceso anticlericale, nacque a Sella di Mosso nel 1827 e morì a Biella nel 1884. Cfr. V. Castronuovo, *Formazione e sviluppo del ceto imprenditoriale laniero e cotoniero piemontese*, « Rivista storica italiana », LXXVIII, 1966, fasc. IV, pp. 806-807.

20. La Società di Navigazione Trinacria, il cui fallimento era stato la causa di altri fallimenti. La Trinacria collegava Venezia e Napoli col Pireo e Costantinopoli.

supererebbe d'assai il consumo ordinario, la coltivazione non si estende a tutta la superficie... Il costo medio del sale di Barletta è di L. 0,81 al quintale ».

La salina di Cervia nella provincia di Ravenna è anch'essa assai ampia e dà meno sale di quanto potrebbe produrne. Il lavoro *dei salinari* vi è regolato da certe convenzioni del 1822, e la relazione dice: « E tuttoché la produzione del sale in queste saline possa considerarsi come d'industria privata, la Direzione e la vigilanza dello stabilimento non sono perciò meno importanti. Imperocché i salinari, essendo inscritti in un ruolo generale, e resi per così dire inamovibili, si trasmettono il diritto di padre in figlio né temono menomamente la concorrenza delle braccia o dell'ingegno ».

Veramente se è così, a noi pare non potersi asserire che quella salina sia data all'industria privata, ma è più esatto dire che è coltivata dallo Stato mediante un sistema speciale di cottimi. Il sale vi costa L. 2,32 il quintale.

La salina di Comacchio è coltivata dall'industria privata. L'appaltatore deve dare al Governo 75.000 quintali di sale a L. 1,15, oltre a 10.000 quintali di sale macinato a L. 2,50.

La salina di Corneto Tarquinia presso Civitavecchia è amministrata direttamente dal Governo. Produce circa 45.000 quintali di sale che « *costerebbe* in media L. 0,90 al quintale ove non dovessero attualmente computarsi fra le spese di produzione anche quelle erogate nello ingrandimento delle saline ». Il costo *reale* del sale non si dice, ed è quello che più importerebbe sapere. Sta bene che le spese d'ingrandimento delle saline si debbano passare a conto capitale, ma bisogna poi tenerlo a calcolo per gravare dei frutti di esso le spese di produzione. Forse ciò si sarà fatto e nelle L. 0,90 si comprenderanno questi interessi. Ma per vero dire ci vien fatto di dubitarne fortemente quando leggiamo, nella stessa relazione sulle saline, le seguenti parole: « Ed ecco in qual maniera, facendo le debite distinzioni, si vede che la somma pagata dai contribuenti allo Stato non rappresenta unicamente la tassa imposta su questo genere: oltre otto milioni della somma riscossa sono il solo correspettivo del valore del sale venduto; ed a questi debbono *eziandio aggiungersi gli interessi commerciali* che renderebbero i capitali rinvestiti nella produzione e nei terreni ed edifici delle saline, i quali interessi gli spe-

culatori privati non mancherebbero certo d'imporre a lor beneficio, quando la fabbricazione e la vendita del sale fossero ad essi abbandonate ».

Dunque pare che lo Stato italiano non tenga conto degli interessi de' capitali investiti nell'industria delle saline. Fortunato Governo che possiede così capitali gratuiti; quanti commercianti ed industriali vorrebbero trovarsi nel caso suo! Giova per altro credere che non si sarà procurato que' capitali con emissione di rendita pubblica, perché allora gli interessi sarebbero piuttosto cari anziché nò.

Dopo la salina di Corneto dovremmo dire di quella di Ostia; ma benché appartenga al Governo e sia stata affittata sino al 1886 non ne troviamo fatto parola nella relazione sulle saline del regno. Fortunatamente ci è dato riparare a questo inesplicabile silenzio con la deposizione del sig. Monti [21], che leggiamo nell'Inchiesta Industriale. La salina di Ostia produce in media 20.000 quintali di sale che si vendono al governo L. 3,17 il quintale, comprese tutte le spese ed il trasporto a Roma.

Le saline di Lungro, delle quali parla la relazione, sono di sal gemma; la produzione è di circa 60.000 quintali, ma si potrebbe facilmente accrescere fino a 400.000 quintali. Il costo del sale è di L. 2,90 il quintale.

Le saline di Portoferraio sono coltivate dallo Stato. Riguardo alla produzione « la media dell'ultimo quinquennio è però stata di quintali 23.844 annui, i quali costarono allo Stato la somma di lire 23.260. Vuolsi notare bensì che parte di questa somma fu spesa per l'arginatura e l'adattamento di nuovi bacini di evaporazione, e per il rialzamento di altri bacini di concrezione... la spesa complessiva di questi lavori essendo ammontata a L. 15.000, questa somma vuol essere dedotta dalla precedente, non costituendo una spesa normale per l'esercizio delle saline portoferraiesi. Fatta che sia una tal deduzione si vedrà che il costo medio del sale di Portoferraio è di L. 0,93 al quintale ».

Da questo passo della Relazione resulta chiaramente che tra le spese di produzione del sale non si mettono gli interessi del capitale speso per migliorare le saline. Si noti poi che parte

21. Giuseppe Monti, amministratore delle saline di Ostia.

della spesa ora accennata fu fatta per riadattamenti e quindi dovrebbe essere *ammortizzata* (come dicono i commercianti) nel tempo pel quale quelle opere potranno durare. Ma che allo Stato i capitali piovano dal cielo? Pur troppo gli industriali privati debbono tener conto degl'interessi del capitale fisso investito nella loro industria, e di una spesa annua pel rinnovamento di questo, nonché degli interessi del capitale mobile, spesso assai rilevante. Aveva ben ragione il giornale « La Nazione » dicendo che l'applicato di quarta classe che scrisse la relazione sulle saline non s'era formato un chiaro concetto del costo di produzione di una merce qualsiasi.

Della salina di Salsomaggiore poco vi è da dire, se non che il costo del sale è di L. 6 al quintale.

Le saline di San Felice, presso Venezia, costruite da privati, pare dalla Relazione che sieno sempre esercitate da questi; guardando alla scala dei prezzi per ogni decennio a principiare dalla data della costruzione (1846-1852) si dedurrebbe che lo Stato paga ora quel sale lire austriache 2,40 al quintale.

Le saline di Sardegna sono date in appalto ad una Società anonima col privilegio esclusivo della fabbricazione del sale. Questo viene pagato dal Governo L. 1,80 al quintale.

Finalmente la Relazione fa cenno delle saline di Volterra, concesse in appalto ad una Società privata, dalla quale lo Stato compra il sale a L. 2,71 il quintale.

In quanto alle saline di Trapani non se ne tenne parola. È una grave omissione alla quale cercheremo di rimediare, perché, essendo quelle saline esercitate dall'industria privata, stimiamo opportuno di vederle alla prova e paragonarle a quelle dello Stato.

Nella Relazione della Camera di Commercio di Trapani, che leggiamo negli *Atti del Comitato d'inchiesta industriale*, troviamo dotte ed elaborate considerazioni per condannare l'esercizio che il Governo fa delle saline. Segue poi un confronto tra i resultati che il Governo ottenne dalle proprie saline, e quelli che ebbe acquistando i sali dall'industria privata.

Mette conto riportare qui alcuni dati.

Il Governo ha ceduto le saline di Cagliari ad una Società e ne compra il sale, posto a Genova od a Savona, per L. 1,80 al quintale. Ora se il Governo l'avesse acquistata dalla libera con-

correnza dei produttori privati, e avesse anche, senza tener conto dei resultati di una gara, accettata un'offerta presentatagli da una casa di Trapani nel 4 maggio 1861, l'avrebbe avuto per L. 1,75 al quintale.

Il Governo produce sale in Salsomaggiore, di qualità che dispiace ai consumatori, e gli costa, alle saline, L. 6 il quintale. Per trasportarlo nei magazzini di Parma, Piacenza, Colorno e Monticelli, da dove poi deve distribuirsi, spende ancora L. 2 circa e quindi gli costa L. 8 al quintale.

Or bene una casa di Trapani offrì al Governo il sale pel Modanese a L. 3,20 al quintale.

Per la salina di Cervia la Camera di Commercio accenna al prezzo di L. 3,30 mentre invece la relazione delle gabelle porta il costo del sale a sole L. 2,32. Accettiamo pure quest'ultimo prezzo; dobbiamo aggiungervi circa L. 2 per trasportare il sale nei magazzini ove il sale costa quindi 4,32, mentre da Trapani si offriva al Governo il sale pel littorale Anconitano a L. 2,50.

Il sale di Comacchio costa 1,15 alla salina, e nei magazzini circa 4,15, e quindi sempre più del prezzo offerto dai produttori privati di Trapani.

Abbiamo veduto che il sale di Trapani era stato offerto a L. 1,75 nei porti di Genova e Savona; certo costerebbe meno nei porti del Tirreno, essendo più breve, e quindi meno costoso il trasporto, ma riteniamo pure il prezzo massimo di L. 1,75 e paragoniamolo con quello che costa al Governo il sale delle due saline.

Quello di Portoferraio vale L. 0,93 sul posto; aggiungendovi la spesa di L. 1,15 per trasportarlo nei magazzini si ha un totale di L. 2,08 superiore di L. 0,33 al prezzo al quale il Governo potrebbe certamente avere il sale di Trapani. La zona del Tirreno è alimentata anche dal sale di Volterra: questo costa, sul posto, L. 2,71; per trasportarlo a Livorno si spende circa L. 1,50 e quindi costa in quel porto L. 4,21, cioè L. 2,46 in più del sale di Trapani.

Dobbiamo avvertire che nella relazione della Camera di Commercio, stampata nel 1873, è detto che il costo del sale di Portoferraio e Volterra fu rispettivamente di L. 1,54 e L. 3,52; noi ci siamo attenuti per fare i nostri calcoli ai prezzi minori scritti nella relazione governativa.

Così quanto al sale prodotto dalle saline private di Trapani abbiamo preso il prezzo più elevato: quanto a quello delle saline del Governo, abbiamo scelti invece i prezzi più bassi; ma ciò non ostante, il confronto riesce sempre sfavorevole al Governo. Noi possiamo dunque essere sicuri della nostra conclusione.

Riguardo alle saline di Barletta, la Camera di Commercio di Trapani ammette che possano alimentare con convenienza la zona ad esse vicina ove il sale si trasporta per via di terra.

Parlando dei porti dell'Adriatico, fa il seguente calcolo:

« Per gli attuali 100.000 quintali circa, giusta la liquidazione fatta nell'anno 1860 dalla Finanza all'appaltatore dei trasporti, il Governo li pagò fino ai magazzini dell'Adriatico al prezzo medio di L. 1, che unito col prezzo del sale di L. 0,65 e con le spese della salina al mare di L. 0,24 e di custodia di L. 0,20 danno un totale di L. 2,09 ».

La relazione porta a L. 0,81 il costo del sale delle saline di Barletta, quello accennato dalla Camera di Commercio sarebbe minore, ma forse si vorrà dire che nelle L. 0,81 debbonsi comprendere la spesa di L. 0,24 di trasporto al mare e quella di L. 0,20 di custodia, sebbene ciò non ci paia punto probabile, siamo più larghi di concessioni in favore delle saline dello Stato. Aggiungendo dunque a L. 0,81 il prezzo medio del trasporto, ossia L. 1,00, si ha L. 1,81 pel costo del sale di Barletta nei porti dell'Adriatico: metti pure che il trasporto da Trapani vi costi quanto quello pei porti di Genova e Savona, il sale di Trapani vi si potrà dare a L. 1,75 e con tutte queste concessioni troviamo ancora un prezzo inferiore a quello del sale di Barletta! Aggiungiamo che la Camera di Commercio crede che il sale di Trapani si potrebbe dare in quei porti dell'Adriatico non a L. 1,75 ma bensì a L. 1,60.

Il sale delle saline di Lungro costa, secondo la relazione della Direzione generale delle Gabelle, L. 2,90 sul posto. Il prezzo medio di trasporto quale risulta da un prospetto citato dalla Camera di Commercio sarebbe di L. 3,25 per quintale, ma è inutile considerare questo, mentre il costo del sale di Lungro *alla miniera* supera già di L. 1,15 quello del sale di Trapani trasportato sino a Genova o Savona.

Tutti ammetteranno che il trasportare il sale da Trapani nei porti del Napoletano costi meno che trasportarlo a Genova o a

Savona. Ed infatti Trapani ha offerto il suo sale nei porti del Napoletano a L. 1,15 al quintale.

Dopo tutto questo si capisce perché le saline dello Stato sieno costrette a restringere la loro produzione ai bisogni del fisco, mentre quelle di Trapani ne esportano fino nelle Indie. E vediamo nell'inchiesta industriale il barone Girolamo Adragna [22] lagnarsi perché il Governo acquisti il sale per il Lombardo-Veneto dalla Società di Cagliari « senza tener conto delle offerte da lui fatte per incaricarsi della provvista *a prezzi più miti* e che altrettanto si faccia preferendo al suo sale quello di Salsomaggiore e di Lungro che costa *quasi il doppio*... Il deponente potrebbe fornire al Governo qualunque quantità di sale, *sempre* con vantaggio dello Stato ».

Il lettore rimarrà ora non poco meravigliato sapendo che alcuni hanno veduto ne' risultati della coltivazione delle saline fatta dal Governo una prova delle sue felici attitudini industriali; se il produrre la merce ad un costo più elevato che i privati è qualità che distingue il buon industriale; se il preferire, a pari condizioni, di pagare la merce il maggior prezzo possibile è dote del buon commerciante; se finalmente e all'uno ed all'altro conviene non avere una contabilità in regola e non possedere un chiaro concetto del costo di produzione della merce, allora dobbiamo pure riconoscere che nell'industria delle saline e nello smercio del sale lo Stato italiano ha dato ottima prova di sé.

Ma se invece le dottrine dello stato etico non hanno ancor mutato quanto fin ora per universal consenso si è creduto e si crede: essere cioè migliore industriale chi supera i concorrenti nella bontà della merce e nella mitezza dei prezzi, allora nessuno potrà negare che nella coltivazione delle saline i cittadini di Trapani superino d'assai il Governo italiano.

E quest'ultimo, ostinandosi a produrre molto cara una merce che potrebbe aversi ad assai minor prezzo dall'industria privata, potrà dare prova delle più belle ed etiche qualità, ma sarà sempre un pessimo mercante.

Nemmeno negli arsenali e nei cantieri navali pare che lo Stato si dimostri buon industriale. Il Glisenti, uno de' nostri mi-

22. Industriale siciliano.

gliori fabbricanti d'armi, ritiene che può dare per 70 lire un fucile che costa 75 lire al Governo. Egli ha fornito armi al Governo francese e così discorre negli atti dell'inchiesta industriale:

« I Belgi avevano ordinazioni per 50 mila e ne diedero 8 mila, gl'inglesi 40 mila e ne diedero 17 mila ed io che assunsi l'incarico di darne 20 mila li diedi tutti nel tempo stabilito ».

Il sig. Colombo [23] va anche più in là; egli dice:

« L'arma al costruttore privato, bene organizzato, con gran divisione di lavoro, costerebbe 50% meno che al Governo e ciò a causa del grande impianto amministrativo delle fabbriche governative, interessi di capitali, cattiva amministrazione ».

Il comm. Luzzatti [24], che presiedeva il Comitato d'inchiesta industriale, risponde: « Ella dice che il Governo spende 50% di più dell'industria privata. La mia opinione personale, se non si può esplicare in una cifra, si accosta tuttavia molto alla sua ».

Quest'opinione dell'illustre economista è per noi di somma importanza. Si poteva supporre che agli industriali privati facesse velo l'amore della propria fabbrica; ma invece il parere di persona, come l'onorevole Luzzatti, altamente competente e che studia con tanto amore le industrie nostre, riveste tutti i caratteri del più sicuro ed imparziale giudizio.

Il signor Orlando [25], costruttore navale e meccanico di molto valore, cita un altro esempio:

« Lo Stato fabbricando ne' propri cantieri non solo paga più caro, ma ne ritrae risultati insufficienti. Ne abbiamo avuto un esempio nel 1859. Il non abbastanza compianto conte di Cavour, che era in quel tempo Ministro della marina, aveva bisogno di 150 bocche da fuoco in bronzo e non sapeva come averle dall'arsenale di Torino, che aveva già esuberante lavoro per le batterie da campagna. Ebbene egli si rivolse allora all'industria privata, allo stabilimento Ansaldo in Sampierdarena, da me diretto. Ed in effetto fu costruito all'uopo un fornello a riverbero,

23. Giuseppe Colombo, uno dei più interessanti teorici del « liberismo » protezionista, i cui *Scritti e discorsi scientifici* sono stati pubblicati nel 1934 dall'Editore Hoepli di Milano. Fu presidente della Camera.

24. L'economista e uomo politico Luigi Luzzatti, 1841-1927, deputato dal 1871 e consigliere di Marco Minghetti per le questioni finanziarie.

25. Luigi Orlando, dai cui cantieri navali era stata varata la prima nave mercantile italiana in ferro, stazzante 120 tonnellate.

si fusero i 150 cannoni, si approntarono e si misero in opera le macchine a rigare, e il conte di Cavour ebbe quei cannoni *a prezzo inferiore di quello che gli sarebbero costati all'arsenale di Torino* ».

Così pure il Sabati [26] di Bergamo ci dice:

« Ritengo che l'industria privata potrebbe fornire armi ad un prezzo minore di quello che costano al Governo ».

Ed il Bottero, fabbricante di bottoni:

« Il Governo si ostina a fare da sé il lavoro sebbene gli costi il doppio e il triplo del prezzo al quale lo pagherebbe all'industria privata ».

Il cavaliere Fasella, già ingegnere governativo navale, ora direttore della scuola superiore navale in Genova, depone davanti al Comitato d'inchiesta industriale:

« Nei cantieri privati si costruisce certo più a buon mercato che non nei governativi; vi è una amministrazione più semplice, tutto cammina con economia ».

Perché il Governo fabbrichi a più caro prezzo de' privati ce lo dicono anche i sigg. Colombo [27] e Glisenti [28].

Il primo così depone:

« Io ho visitato più volte gli stabilimenti governativi; ho veduto che c'è un'organizzazione impiantata, che c'è una divisione del lavoro non tutt'affatto completa, ma sufficiente; ma ho vedovuto altresì che si va con un sistema troppo pedante, troppo costoso ».

Il Presidente del Comitato domanda al Glisenti:

« Da che dipende questa lentezza degli stabilimenti regi e questa maggior rapidità e sicurezza di lavoro che ella avrebbe? »

E il Glisenti:

« Essi non possono voltare un chiodo senza domandare permesso al Governo; noi invece ci pensiamo la notte, poi il giorno traduciamo in atto ciò che vogliamo fare ».

Orrore! esclamerebbe un buon burocratico; ed infatti il direttore dell'esercizio delle strade ferrate romane pretendeva che

26. Michele Sabati, industriale siderurgico bergamasco.

27. Il tecnico e uomo politico lombardo, famoso ingegnere, e pioniere in Italia delle costruzioni di centrali elettriche. Vedere altresì la nota 23.

28. L'industriale meccanico e fabbricante d'armi di Carcina.

l'ingegnere capo del materiale gli sottomettesse i disegni di qualunque piccolo restauro alle locomotive ed ai vagoni.

Il signor Glisenti aggiunge:

« ... non è molto una direzione metteva l'appalto per sei od otto mila lire di acciaio fuso *inglese*. Io naturalmente feci un reclamo al Ministero, e [là] mi hanno risposto: portatelo anche italiano ché sarà lo stesso ».

Pare proprio che l'acciaio sia il tema obbligato degli errori degli impiegati del Governo. Ma possibile che credano che l'acciaio fuso si fabbrichi solo in Inghilterra?

E, tacendo pure del Glisenti, che lo fa ottimo, che non abbiamo mai sentito nominare, nemmeno nei giornali, Krupp, le officine di Bochum in Germania, Holtzer in Francia, e tanti altri che fabbricano buonissimo acciaio fuso?

Molti altri fatti potrebbero citarsi; ma oramai crediamo che quelli di cui si è tenuto discorso bastino a dare un chiaro concetto da un lato della abilità economica dei privati, dall'altro delle poche attitudini industriali che il Governo ha dimostrate nella fabbricazione de' tabacchi, nella coltivazione delle saline, negli arsenali e nei cantieri.

RIEPILOGO

Egli è oramai tempo di raccogliere le sparse vele e di concludere, ma prima conviene rivolgere lo sguardo ai materiali raccolti, e vedere quale più o men grande probabilità di verità abbiano i fatti esposti. In una recente pubblicazione ne furono negati alcuni, e ciò con molte personalità a mio riguardo.

A queste non rispondo: da un lato credo che il pubblico abbia ben altro da fare che occuparsi della mia persona, e dall'altro lato ho troppo poco in pregio questo genere di polemiche. Nelle passate lettere ho nominato molti testimoni, non un solo accusato; aggiungerò che ho già fatto notare, ed è ciò essenziale, che i mali lamentati si vedono chiaramente seguire non dagli uomini, ma bensì dal sistema che il Governo segue, e bene spesso deve seguire, nella propria amministrazione.

In quanto alle rettificazioni le accolgo con molto piacere; gli uomini debbono sempre avere quale segnalato favore di poter

sapere la verità, in qualunque modo essa venga loro fatta conoscere.

Parlando della linea Contursi-Romagnano accennai ad un ponte che cadde; mi si fa osservare che non soffrì mai danni. Confesso che dissi male e rettifico: dirotte pioggie distrussero il 16 ottobre scorso 62 metri di rilevato in aderenza al terzo attraversamento dell'Acquabianca, e *danneggiarono anche il ponte al quale fu quindi aggiunta una nuova luce.*

Riguardo alla linea sicula destinata al trasporto degli zolfi debbo anche riconoscere che non è ben detto che *fu interrotta*, dovevo invece scrivere che è interrotta. Ma il fatto grave è questo che, così come sta, non serve al trasporto degli zolfi. Ora eccoci dinanzi ad un caso che ci può rendere conto de' diversi ambienti, ne' quali si aggira l'azione del Governo e quella delle Società private. Se una di queste avesse avuto la linea di Palermo-Girgenti, e, per fare un caso estremo, supponiamo non ne avesse avuto altre, dovrebbe ritrarre dal trasporto degli zolfi la maggior parte dell'interesse del proprio capitale. Il potere eseguire quel trasporto sarebbe stato per essa una quistione di vita o di morte; e niuno ignora quali miracoli possano fare gli uomini, quando sono spinti da simili necessità. Così egli è da supporsi che una Società privata avrebbe trovato modo di migliorare le condizioni della stazione di Comitini, la quale dovrebbe essere uno de' centri del traffico. Non è poi vero, come mi si fa osservare, che la pendenza della « Sella d'Aragona », ove trovasi quella stazione, sia del 25 per cento, mentre invece si è adottato per quella linea il limite massimo del 30 per cento; ed in quanto alla stazione di Piteccio è vero che anch'essa si trova tra due notevoli pendenze, ma non ho mai sentito dire che fosse, o dovesse essere, un centro di commercio.

Il Governo ha interessi ben diversi da quelli di una Società quale l'abbiamo considerata: egli non ha da rendere ragione ad azionisti che gli chiedono i frutti del loro denaro, ed in quanto al sindacato del Parlamento si può osservare che i risultati dell'esercizio di una piccola strada ferrata in Sicilia facilmente scompaiono nel mare magno del bilancio. E poi quand'anche un deputato ne muovesse interpellanza al Ministro, questi non avrebbe difficoltà a trovare ragioni anche discrete per giustificare il proprio operato — in quistioni difficili, come è il tracciato di

una linea di montagna, vi è sempre molto da dire pro e contro — e vi sarebbe certo una maggioranza *politica* che approverebbe il Ministro. La differenza principale che in questo caso corre tra il Ministro e il Direttore della Società sta in ciò, che mentre al primo basta di trovare qualche ragione, più o meno buona, che lo giustifichi, al secondo preme meno questa che di potere dare un dividendo agli azionisti. Il primo può limitarsi alla parte passiva di non far male, di non dar luogo a fondate accuse; al secondo non basta, conviene che ricorra alla parte attiva ed escogiti *in ogni modo* il mezzo di fare fiorire l'azienda sociale. I criteri coi quali si deve governare la cosa pubblica e quelli che servono per l'amministrazione di una Società privata sono del tutto diversi, ed il maggiore difetto della burocrazia sarà sempre di crederli identici. A questo proposito citai l'esempio di un impiegato governativo, fornito più che altro di studi legali, il quale sentenziava essere l'acciaio inferiore al ferro ben fucinato. Mi fu risposto colla pubblicazione di due lettere, in cui non si legge questa proposizione. Potrei, se mettesse conto, invocare autorevoli testimonianze in proposito, ma mi limito ad osservare che la quistione degli assi d'acciaio essendo stata più volte trattata alle Ferrovie Romane, non sarebbe difficile di trovare anche più di due lettere che tacessero quanto ho espresso. Il volere adoperare l'acciaio poco dopo che quel metallo era già da parecchi anni largamente in uso sulle ferrovie della Germania e che gl'ingegneri di queste, riuniti a Berlino, avevano messo in sodo gli ottimi risultati ottenuti dall'uso delle pale d'acciaio, non era certo un voler fare esperienza avventata.

Sarebbe un'ingiustizia il volere far carico ad un amministratore di erronei giudizi sul ferro e l'acciaio; ma questi, appunto perché la metallurgica non è la parte sua, dovrebbe astenersi dal proferirne.

Riassumiamo. Noi abbiamo veduto dalle testimonianze del sig. ingegnere Cottrau, del signor deputato Gregorini ed altri egregi industriali, che le aste governative sono poco serie, poco efficaci, e riescono quasi sempre a far pagare di più al Governo che ai privati. Ma ciò non vuol già dire che gl'inconvenienti non sarebbero forse maggiori, ove non vi si ricorresse, ed anzi si può, senza tema di andare errati, stare per l'affermativa. Una Società privata può scegliere industriali facoltosi, onesti e fidati,

e fare a meno della cauzione appunto per la responsabilità limitata che ha solo di fronte ai propri azionisti; il Governo non può fare lo stesso con i denari dei contribuenti, e deve chiedere una garanzia materiale, la quale, come abbiamo veduto, può essere caramente pagata. Dunque da un lato il sistema delle aste pubbliche non è buono, dall'altro lo Stato non vi può rinunciare senza andare incontro a guai maggiori. Che se ne deve concludere? Una cosa sola, a parer mio; ed è che conviene fare meno aste governative che sia possibile, od in altre parole, che l'organamento dello Stato non è in questa parte il più perfetto per le operazioni industriali. E qual meraviglia? Non abbiamo noi migliaia e migliaia d'esempi che ci ammaestrano quanto sia utile e giovevole il principio della divisione del lavoro? Non è dato all'uomo essere egregio se non in poche cose, e delle macchine che crea il suo ingegno niuna è universale; che anzi, quella è più perfetta che è destinata a più limitata e determinata operazione.

L'ente Stato e le Società private hanno natura e vita del tutto diversa: e come la storia ci mostra che quando una di queste ebbe nelle mani la giustizia e la tutela dell'ordine pubblico, curando più il proprio che l'interesse dei sudditi, fece pessima prova; così l'esperienza ci fa vedere che quando lo Stato, escendo dalla propria sfera, volle invadere il campo dell'industria, non conseguì mai migliori risultamenti de' privati, mentre quasi sempre furono peggiori. Queste cose ci furono confermate dalle testimonianze che abbiamo citato dei fabbricanti d'armi ed altri simili industriali: queste forse potrebbero parere sospette perché di parti interessate, ma non lo saranno certo le autorevoli parole del Luzzatti che abbiamo riferite, l'opinione espressa da un illustre ingegnere navale governativo sul lavoro de' cantieri dello Stato, ed infine le rammentate parole della Relazione sulle Convenzioni ferroviarie presentate alla Camera dai ministri Minghetti e Spaventa a dì 10 dicembre 1874.

Riguardo alle saline dello Stato abbiamo preso come termine di paragone i prezzi segnati nella Relazione del Direttore generale delle gabelle, ultimamente pubblicata, e se questi dati non sono attendibili, confessiamo non sapere ove trovarne dei migliori. Dall'altro lato abbiamo citati i prezzi ai quali gli industriali privati di Trapani vendono il loro sale, prezzi ricavati da

una Relazione della Camera di Commercio di quella città, e si è visto che, salvo per la salina di Barletta, il sale di Trapani costa meno di quello del Governo. Mi pare difficile credere che la Camera di Commercio di Trapani possa asserire il falso in un argomento così noto in quel paese, quale è il prezzo del sale, e che sieno suoi complici tutte le persone di que' luoghi che deposero dinanzi alla Commissione d'inchiesta industriale; ma, in fondo, in questo mondo tutto è possibile. Non vedo, per altro, come meglio porre in sodo la verità di questi fatti, poiché se anche recassi in prova un atto rogato da regio Notaro, mi si potrebbe obiettare che è falsificato.

D'altronde il Governo aveva un modo ben semplice di sbugiardare gli industriali di Trapani, ed era quello di accettare le loro offerte ai prezzi bassissimi che facevano.

In quanto all'Amministrazione dei tabacchi, prima che questa passasse alla Regìa cointeressata abbiamo veduto qual ne fosse la confusione, e ciò con le parole degli stessi Commissari governativi.

Delle ferrovie calabro-sicule abbiamo narrato molti fatti, e molti più se ne potrebbero recare innanzi per dimostrare che queste sono lungi dal poter essere tenute in conto di ottima costruzione ferroviaria, per cui appaiono giustificati i lamenti degli interessati, che l'on. duca di Cesarò, forse esagerando alquanto, riassumeva dicendo, essere quelle una parodia di strade ferrate.

Tutti questi fatti sono troppo vari, troppo diversi gli uni dagli altri per potere supporre che seguano per colpa degli uomini o per una mera accidentalità. Allo stringere de' conti gli impiegati del Governo sono uomini come quelli delle Società, e tolto che queste pagandoli di più possono, in alcuni casi, averli migliori, non si saprebbe vedere perché gl'impiegati governativi avrebbero a essere da meno di quelli privati; anzi i fatti provano largamente che fra i primi vi sono molti uomini che altamente onorano il nostro paese. Ma non è strano il caso che uomini del pari egregi possano far male in un caso e bene nell'altro. Antico è il detto che è meglio un esercito di pecore comandato da un leone che un esercito di leoni comandato da una pecora. Non basta avere gli uomini, bisogna saperli adoperare, e la mente la più eletta rinchiusa nell'angusto cerchio de' rigidi

sistemi burocratici, potrà fare meno buona prova che altra più mediocre, a cui liberamente sia concesso adoperare le proprie facoltà.

Se inconvenienti simili a quelli che abbiamo ora lamentati si verificassero solo in Italia, potrebbesi supporre che accadono per qualche vizio della nostra macchina governativa e, conosciutolo, si potrebbe sperare di emendarlo; senonché ovunque sono popoli civili citansi fatti analoghi, e ciò non solo nell'epoca presente, ma anche nelle passate.

In Inghilterra e nella stessa Francia, che è pure il paese dell'accentramento, egregi uomini li hanno riassunti e commentati. Così il signor Flachat [29], uno fra i più illustri ingegneri di ferrovie francesi diceva, indirizzandosi alla Società degli Ingegneri civili di Parigi: « Potremmo qui rammentare con soddisfazione che i segnali mobili delle ferrovie, e sovratutto le trasmissioni del maneggio loro sono frutto dell'opera vostra, come pure le prime applicazioni del telegrafo per indicare la marcia dei convogli. I forestieri hanno seguìto il nostro esempio, ma poscia sono andati molto più avanti di noi nell'applicazione della telegrafia alla sicurezza dei treni; ma la ragione sta in ciò, che quest'arte è fra loro libera e si sviluppa favorita dalla libertà; mentre invece i suoi progressi sono diventati più lenti in Francia dal giorno che passò quasi interamente nelle mani di un'amministrazione speciale del Governo ».

Giova qui osservare, come ben notò l'egregio comm. Cini [30], che anche in Inghilterra l'Amministrazione de' telegrafi per parte dello Stato si è veduta alla prova riescire meno economica e perfetta di quella de' privati.

Il signor Flachat accennava pure ad un altro vizio del sistema burocratico, quello della uniformità, dicendo: « La tendenza all'imitazione, che spinta all'eccesso, degenera in forche caudine dell'arte e della scienza, è lo scoglio de' Governi che il pubblico istinto spinge a fare tutto e per tutti. È già molto che il Governo abbia implicitamente riconosciuto che in fatto di strade ferrate non conviene fermarsi ad un tipo unico ed inviariato: quello che è consacrato dal capitolato d'oneri, del pari unico, che serve di

29. Eugène Flachat, 1802-1873, progettò e costruì le prime strade ferrate francesi.
30. Bartolomeo Cini, industriale cartario.

norma per tutto il paese; e che può essere utile di studiare se non v'ha luogo di adottare altri tipi ».

Il signor F. T. Bramwel [31] alla « Society of Arts » manifestava un'opinione analoga; egli diceva che il porre le ferrovie nelle mani del Governo sarebbe stato un grave guaio pel progresso dell'arte meccanica in genere e per quella della trazione sulle strade ferrate in particolare, perché si sarebbe voluto adottare un tipo unico di locomotiva ed in ogni cosa portare l'uniformità, mentre era appunto la grande verietà di tipi in uso sulle ferrovie inglesi che aveva, per via d'eliminazioni, fatto riconoscere i migliori.

Un altro de' caratteri delle grandi amministrazioni governative è di essere eccessivamente conservatrici. Il Dalloz [32], esaminando la Relazione del signor Malézieux [33] sulle opere pubbliche agli Stati Uniti, esce in queste parole: « L'idea di adoperare l'acciaio per i ponti non è esclusivamente degli Americani. Da più di 10 anni fu proposta in Francia, indicandone con esattezza i vantaggi. La metallurgia nostra ce ne ha dato i mezzi, come ne fanno testimonianza le migliaia di chilometri di guide d'acciaio che ha già fabbricate per le ferrovie francesi. Ma benché quasi sotto gli occhi nostri gli ingegneri olandesi adoperino l'acciaio per la costruzione di opere di primaria importanza, la nostra Amministrazione dei lavori pubblici non ha preso nessuna delle occasioni che gli si presentarono di associarsi a quel progresso; eppure i tristi eventi del 1870 gli hanno dato largo campo per trarne partito. Si crederebbe? Tra i numerosi ponti distrutti nella guerra, quasi tutti furono riedificati con un numero di pigne maggiore di quelle che avevano prima. Le soluzioni del problema con una sola arcata, che, a ragione, molto desidera il signor Malézieux, furono sempre messe da parte, anche quando la spesa era inferiore a quella necessaria per un ponte a più arcate. Il Consiglio generale della Senna ha dovuto lottare con perseveranza per fare ridurre a tre il numero delle arcate del

31. Uno dei principali esponenti dell'industria meccanica inglese dell'epoca.

32. Paul Dalloz, pubblicista francese, 1829-1887, proprietario e direttore del « Moniteur universel ».

33. Émile Malézieux, autore dell'opera *Travaux publics des Etats-Unis d'Amérique en 1870, rapport de mission*, Paris, Dunod, 1873, 2 voll. in-folio.

ponte di Suresne [34], che l'Amministrazione dichiarava non poter essere inferiore a cinque. La spesa si è trovata così ridotta di più del 10 per cento, e se il Governo avesse acconsentito ad ammettere l'uso dell'acciaio, facendolo lavorare a 12 chil. per millimetro quadrato, mentre il *ferro ordinario del Progetto ufficiale lavorava a 15 chil.*, il prezzo di costruzione sarebbe ancora scemato, e le condizioni di stabilità dell'opera sarebbero state migliori.

Si vede che la direzione che lo Stato dà ai lavori pubblici, agli Stati Uniti ed in Francia, ha caratteri ben diversi.

Nel primo di que' paesi, come lo mette in sodo il signor Malézieux, il sindacato del Governo interviene per ridurre al minimo strettamente indispensabile gli impedimenti che recano le pigne nel letto dei fiumi, e questa cura degli interessi, tanto importanti, della navigazione, diventa per l'arte dell'ingegnere una feconda sorgente di progresso; in Francia l'amministrazione incaglia il progresso come il letto de' fiumi ».

Convien leggere il bel capitolo che lo Spencer [35] dedica all'ingegnere governativo nella sua introduzione alla scienza sociale per entrare nel vivo della quistione, e per persuadersi che questi difetti che accompagnano l'azione del Governo industriale sono un portato dell'umana natura.

Fatti simili ai narrati, che in larghissima copia furono ne' vari paesi ed in diversi tempi raccolti, sono quelli da cui gli economisti hanno indotto essere il Governo un poco buono industriale. Non è questo un dogma arcano, un astratto principio, è semplicemente la sintesi di innumerevoli e svariatissimi fatti, è una proposizione generale che ce li rammenta condensati in poche parole. Ma non basta: dopo averla indotta da questi, la possiamo ancora dedurre dalle leggi psicologiche della mente umana. Dopo avere riconosciuto che le cose stanno in quel modo, possiamo anche vedere perché stanno così e non altrimenti. Con questa doppia prova si accresce moltissimo la probabilità della proposizione, che l'ente Stato è improprio alle funzioni indu-

34. Cittadina sulla Senna.

35. Herbert Spencer, il filosofo inglese fondatore della filosofia evoluzionista, 1820-1903.

striali, e diventa questa degna di prendere posto tra le leggi della scienza sociale [36].

Troppo ci vorrebbe a svolgere compiutamente quest'argomento, né mi sento da tanto; mi appago di avervi recato un piccolissimo tributo coi fatti narrati; e se alcuno lo troverà inutile e dirà che la verità di quella legge poteva ben fare a meno del meschino mio aiuto, lo prego di scusarmi in grazia della buona intenzione.

36. Per un inquadramento storico dell'intera questione, cfr. G. Are, *Pensiero economico e vita nazionale in Italia (1890-1922). Considerazioni preliminari*, in « Storia contemporanea », II, 1971, n. 1 e n. 2, pp. 109-174.